SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK III Nr 38 (118)

14 – 21 września 1948





LOTNICTWO W SŁUŻBIE POKOJU

ROZKAZ MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

W dniu 5 września br. Polska Ludowa obchodzi doroczne Święto Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Bezpośrednio po zwycięskiej wojnie Święto to było przede wszystkim świętem lotnictwa wojskowego, które przez wkład swego wysiłku i ofiarnego trudu we współdziałaniu z naszymi bohaterskimi wojskami lądowymi ramię w ramię ze zwycięską i bohaterską Armią Radziecką przyczyniło się do pogromu hitleryzmu.

Dziś Święto Lotnicze obchodzimy w szerszych ramach. Nie jest ono wyłącznie świętem lotnictwa wojskowego. Jako hasło Święta Lotniczego w bieżącym roku wysunięto: „Lotnictwo w służbie pokoju". Manifestujemy w ten sposób wyraźnie, że Polska Ludowa rozbudowując nowoczesne silne lotnictwo, nie ma zamiarów agresywnych, lecz przeciwnie, wespół z potężnym lotnictwem Związku Radzieckiego i innych krajów demokracji ludowej, stoi na straży pokoju tak upragnionego dla odbudowującej się ze zniszczeń wojennych Polski i narodów miłujących pokój.

Dziś Święto Lotnicze stało się manifestacją zjednoczonego wysiłku twórczego wszystkich organizacji pracujących dla sprawy rozwoju lotnictwa naszego narodu, zarówno robotnika, technika, konstruktora, inżyniera, lotnika wojskowego, komunikacyjnego oraz najszerszych mas pracujących, w których służbie Odrodzone Lotnictwo pracuje od pierwszej chwili swego powstania.

Tylko wspólna skoordynowana praca we wszystkich gałęziach twórczości lotniczej przy moralnym i materialnym poparciu całego społeczeństwa — doprowadzi do rozwoju polskiego lotnictwa w służbie pokoju i rozwoju naszego kraju.

W dniu Święta Lotnictwa zwracam się z gorącym apelem do wszystkich lotników, personelu latającego, technicznego, pomocniczego, do wszystkich żołnierzy, do całej młodzieży, do robotników i inżynierów przemysłu lotniczego, aby pomni wielkich zadań stojących przed nimi wobec całego narodu polskiego wzmocnili swe wysiłki w pracy dla zbudowania silnego Lotnictwa Polski Ludowej.

Rozkaz odczytać we wszystkich pułkach lotniczych oraz podać do wiadomości organizacjom, związanym z lotnictwem.

I Wiceminister
Obrony Narodowej
Spychalski Marian
gen. dyw.

Minister
Obrony Narodowej
Żymierski Michał
Marszałek Polski

POSTĘP

Ten mały nagłówek, który redakcja umieszcza nad politycznymi felietonami w SiM-ie, jest już pewnego rodzaju przeżytkiem, pewnego rodzaju „historyczną pamiątką" tych czasów, kiedy wielu z Was było jeszcze zdania, że polityka i lotnictwo to dwie różne i nie mające wiele wspólnego rzeczy. Dziś już wszyscy dobrze wiemy, że o tym, jakie będzie nasze lotnictwo, decyduje przede wszystkim polityka. Wiemy, że każde nasze lotnicze zadanie opiera się na podstawowych zagadnieniach i naszych osiągnięciach politycznych: unarodowieniu przemysłu, reformie rolnej, planie odbudowy gospodarczej, współzawodnictwie pracy, sojuszu i przyjaźni z ZSRR itd. itd. Wiemy, że dalszy rozwój naszego lotnictwa zależny jest od dalszego rozwoju politycznego, społecznego i gospodarczego naszego państwa.

W roku bieżącym Święto Lotnictwa, które zawsze wprowadza nas w nowy etap pracy, zbiegło się z niezwykle ważnymi wydarzeniami w polityce wewnętrznej naszego kraju. Uchwały Komitetu Centralnego i Krajowej Narady aktywu Polskiej Partii Robotniczej, powołanie Prezydenta Bieruta na stanowisko Sekretarza Generalnego PPR, referat ministra Minca o sytuacji i drogach rozwojowych wsi polskiej — wszystkie te wydarzenia i postanowienia przyjęte i aprobowane przez wszystkie partie polityczne w Polsce wskazują nam daleką, jasną perspektywę marszu w lepsze jutro naszego narodu, a z nim naszego lotnictwa.

Znamy starą i niewzruszoną prawdę, że kto stoi w miejscu, cofa się. Każdy, nawet najmłodszy Simkarz, wyśmiałby bez wątpienia tego, kto wystąpiłby z wnioskiem, by nie budować silników odrzutowych, bo mamy tłokowe, by nie budować szybowców wyczynowych, bo mamy szkolne, by nie stosować radaru i radia, bo bez tego też można latać.

Jeśli jednak w dziedzinie techniki takich zacofanych ludzi jest mało, to w polityce spotyka się ich więcej. Ludziom tym wydawało się, że skoro już dano chłopu ziemię z Reformy Rolnej, to nie trzeba się o niego troszczyć, że skoro istnieje sojusz z ZSRR, to nie trzeba go pogłębiać, że skoro mamy już demokrację ludową, to nie trzeba już iść naprzód.

Wprawne oko inżyniera wykrywa braki i niedociągnięcia nowo zbudowanego samolotu i możliwości ulepszenia jego konstrukcji. Ty sam dziś patrzysz na zbudowany wczoraj model i pragniesz go ulepszyć. Przewidujący i wytrawni politycy — działacze czołowej partii klasy robotniczej PPR — wskazali wyraźnie nam i całemu narodowi dalszy etap rozwoju i drogi doń prowadzące. Demokracja ludowa, ustrój, w którym obok decydujących elementów socjalistycznych istnieje poważny dział kapitalistyczny, jest formą przejściową, jest drogą do socjalizmu.

Nie wolno nam zatrzymać się w marszu, nie wolno poprzestawać na osiągniętym. Tego chcą reakcjoniści, którym brak sił, by pociągnąć nas wstecz. Zatrzymanie się na obecnym etapie spowodowałoby powrót kapitalizmu, powrót rządów bankierów i obszarników. Przemówienie Sekretarza Generalnego PPR, obywatela Bolesława Bieruta wskazało na najważniejszy odcinek walki w obecnym etapie. Odcinkiem tym jest wieś, na której mimo reformy rolnej w dalszym ciągu są bogacze i biedni, wyzyskiwacze i wyzyskiwani, na której mimo pomocy i wysiłków rządu ludowego w dalszym ciągu masa chłopska, więcej niż połowa obywateli naszego państwa żyje w nędzy i zacofaniu. Droga do rozwoju kulturalnego i dobrobytu wsi prowadzi przez uświadomienie biednemu chłopu jego pozycji społecznej, przez walkę z wyzyskiem, przez szeroki rozwój spółdzielczości we wszystkich jej formach, poprzez zastosowanie nowych form gospodarki spółdzielczej i zmechanizowanej.

Zrozumiałe, że osiągnięcia te nie dostaną się nam bez walki. Wiejski wyzyskiwacz i jego sojusznik—kapitalista miejski nie ogłoszą dobrowolnie kapitulacji. Lecz przecież walka nie jest dla nas czymś nowym i nieznanym.

Nie każdy z nas jest wybitnym działaczem politycznym, lecz przecież każdy z nas, lotników, jest członkiem Związku Młodzieży Polskiej. W szeregach ZMP i organizacji lotniczych pójdziemy do pracy nad budową socjalistycznej Polski i my, ludzie przodującej techniki, będziemy bez wątpienia na czele walczących o postęp i sprawiedliwość społeczną.

(prz)

OKĘCIE 5 WRZESNIA 1948

RUDOL URICH, por. obs.

Jeśliby ktoś twierdził, że tegoroczne Święto Lotnictwa minęło tak samo, jak i wszystkie poprzednie, to myliłby się zasadniczo. W niedzielę, 5 września młodzi, po wojnie już wyszkoleni piloci, dali dowody wspaniałej sprawności, daleko wyższej niż w czasie poprzednich świąt. Demonstrowano piękne maszyny: samoloty i szybowce polskiej konstrukcji, modelarstwo mogło się pochwalić nie tylko pucharem zdobytym na ogólnokrajowych zawodach w Czechosłowacji, ale modelami o napędzie odrzutowym — wrażeń było tak wiele, iż nie mógłbym całości należycie oddać, aby nie zmęczyć przy tym Czytelnika. Naszkicuję więc tylko fragmenty, które najsilniej utkwiły mi w pamięci.

* * *

Promocja. Uroczyste twarze najmłodszych oficerów, którzy dopiero co dostali gwiazdkę (nie z nieba — a uczciwie zapracowaną). Minister Obrony Narodowej, Marszałek Żymierski, przez dotknięcie buławą wprowadza absolwentów szkoły w świat pracy i obowiązków — gdzie trzeba nie tylko samemu się kształcić, lecz popracować i nad innymi.

* * *

Po obydwu stronach asfaltowej bieżni rozlokowano eksponaty lotnicze — każdy znajdzie tam coś ciekawego dla siebie: młodzież podziwia stoiska modelarskie — piękne szafki pełne narzędzi, materiały modelarskie, modele redukcyjne i latające, znane już Czytelnikom SiM-u z opisów ostatnich zawodów; wreszcie piękny puchar, ostatnio zdobyty w Czechosłowacji. Za stoiskami modelarskimi i stoiskiem spadochroniarskim krążą junacy SP w stalowoniebieskich mundurach krzątając się wokół naszych szybowców: zwycięskich „Sępów", zwinnej „Muchy", „Salamandry" i „ABC". Tego, kto dobrnął dalej (zbyt luźno na dróżce nie było!) czekały dopiero nowości: „Junak", jego młodszy brat „Zuch", „Szpaki", „Żaki", „RWD", „Po-2", wreszcie goście—czechosłowackie „Sokoły"... Po przeciwnej stronie lotnictwo wojskowe. Oto jakiś porucznik — widocznie bardzo dumny ze srebrnej, błyszczącej „gapy" pilota—objaśnia dwum paniom wszystkie tajniki nowoczesnego myśliwca na przykładzie „Jaka". Grupa robotników z zainteresowaniem wysłuchuje objaśnień o „Peszce", dobrze znanej z lotów, lecz po raz pierwszy, być może, widzianej tak blisko na ziemi. Młodzi entuzjaści techniki przechylają się przez barierę i kręcą za ramię śmigła model silnika, który poprzez wykroje w karterze radośnie szczerzy do nich dziesiątki naoliwionych zębów.

Były i przekroje karabinów maszynowych i działek; nie kończące się kolejki starały się dostać do luksusowej kabiny „lotowskiej" Dakoty..., lecz to był dopiero początek Święta.

* * *

Rozpoczęła się defilada. Karne, równiutkie klucze weteranów wojny — „Po - 2" z eskadry kpt. Pietrzaka — otworzyła pochód. Piloci patrzcie! Wy wiecie jak trudno w niespokojnym powietrzu, tak blisko swych poprzedników, utrzymać równe szyki. Wy ocenicie należycie wyszkolenie pilotów!

Zanim „Po-2" doleciały do krańca lotniska, huk silników zapowiedział następną grupę: równymi kluczami, skrzydło w skrzydło, lecą stalowe „Iły", za nimi „Peszki", a wszystko przeganiają „Jaki". Defiladę zamykają „UT-2".

* * *

Nad lotnisko przylatują dwa „kukuruźniaki". Ci z widzów, którzy ulokowali się w pobliżu głośników wyglądają z zaciekawieniem — speaker zapowiedział skoki spadochronowe — (niestety w wielu miejscach daremnie nastawiano ucha — wskazówka na przyszłość: więcej głośników!). Pomimo tak silnego wiatru popisywać się będą dwie najmłodsze spadochroniarki: Danuta Sałyżanka i Wanda Dobraniecka. Od samolotów oddzielają się dwa ciemne punkciki, za chwilę wykwitają nad nimi kopuły spadochronów i dziewczęta szybują w powietrzu. Wiatr płata figle — lotnisko okazało się za małe. Amazonki powietrza przeleciały nad trybunami i zdołały wylądować dopiero wśród publiczności (zresztą, kto wie, może chciały się popisać gracją lądowania właśnie w tym miejscu, w ciasnym kole zachwyconych podchorążaków?). W każdym razie w chwilę później wjechały przed trybuny na masce samochodu i uroczyście wręczyły kwiaty Ministrowi Obrony Narodowej.

* * *

Tymczasem modelarze szykują nową sensację: już rozdziera powietrze potworny ryk — to młody konstruktor (a stary nasz znajomy) Felicjan Gadomski zapuścił swój silnik odrzutowy. Instruktor Bury stoi po środku betonowego placyku i wprawną ręką steruje modelem (także U-Control). Potężny silnik (siła ciągu około 2 Kg) porywa model (także „solidnej" wagi około 1,5 kg i nie mniej solidnej budowy). Pomimo wielkiego obciążenia jednostkowego model z du-

żą szybkością rwie w górę. Pięknie przebywa połowę okrążenia pod wiatr, lecz gdy przechodzi do lotu z wiatrem, dzieli los delikatnego modelu Deglerów. Wskutek gwałtownego podmuchu robi kozła. Uderzenie powoduje przerwę w dopływie paliwa — silnik gaśnie, model ląduje. Jeszcze jedna próba — rezultat ten sam. (Jeszcze na próbie generalnej, dwa dni temu, sam widziałem jak wspaniale robił 8 okrążeń!). Zresztą znawcy potrafili ocenić go należycie. Co prawda nie wszyscy, gdyż większość stała tak daleko, że zorientować się mogła jedynie po huku silnika w tym, co się dzieje. Z tego wniosek: w przyszłości należy demonstrować modele w kilku punktach.

* * *

A teraz ci starsi — (choć wiekiem całkiem młodzi). Zaszumiała wyciągarka. Z grona stalowo umundurowanych junaków SP wystartował szybowiec: nowy, polski szybowiec szkolny „ABC“, a na nim młody, bo dopiero 3 miesiące temu zapisany do lotniczej SP, pilot Luty. Pięknie żagluje przed trybunami i za chwilę popisowo siada. Po nim startuje „Salamandra“, pilotowana przez junaka Hołozubca. Powtarza się zręczny przelot przed trybunami i spokojne, wypracowane do ostatniego ruchu lądowanie. Widzom w głowie nie może się pomieścić, że piloci ci w maju br. dopiero rozpoczęli wstępne szkolenie szybowcowe. Brawo junacy SP! Brawo polscy konstruktorzy!

* * *

Publiczność nie zdążyła ochłonąć, gdy trzy długoskrzydłe szybowce wyczynowe odczepiły się nad lotniskiem od holujących je samolotów. Dwa „Sępy“ i „Mucha“ — słynna trójka bohaterów przelotu do Wiednia. Zientek i Adamski na „Sępach“ po bokach „kręcą“ beczki, Kępówna na „Musze“ wywija pętlę za pętlą na środku. „Sępy“ pokazują wszystkie swe możliwości — choć są to maszyny wyczynowe, a nie akrobacyjne, jednak aż przyjemnie spojrzeć, jak ciasno wiążą pętle, schodzą spiralą, przechodzą w lot nurkowy i wyjąc otwartymi hamulcami, przelatują nad trybunami. Jeszcze parę głębokich zwrotów i lądowanie. Przez ułamek sekundy żałowałem, że nie jestem wśród grupy 8—10-letnich smyków, którzy porwani entuzjazmem rzucili się przez bariery ku szybowcom...

* * *

Nad arenę lotniska wżaglował szkolny szybowiec „ABC“. „Pomyślcie Państwo, jak musi się krajać serce instruktorowi Piotrowi Mynarskiemu, gdy ma pokazać, jak nie należy latać!“ — obwieścił nieco ochrypłym basem głośnik. Pilot zadarł nos maszyny, jakby chciał podziwiać bezchmurne niebo i puścił drążek. Wszyscy widzą wyraźnie wyciągnięte ręce i nogi. Szybowiec wykonuje parę ślizgów i przyjmuje położenie poziome. Tak samo kończy się wprowadzenie szybowca w nurkowanie — sam wyrównuje. Najciekawsza próba. Mynarski wyciąga zupełnie swobodnie wszystkie cztery kończyny i czeka. Szybowiec sam ląduje. Widzowie nie wierzą swym oczom. Pilot robi wszystkie możliwe błędy — szybowiec sam je poprawia. Patrzcie, czułe i bojaźliwe mamusie! Spokojnie możecie powierzyć swe pociechy polskiemu instruktorowi szybowcowemu. Możecie zaufać sprzętowi uczebnemu. Szybownictwo jest dziś sportem zupełnie bezpiecznym.

* * *

Ciszę zakłóca nagły szum silników — dwa samoloty, zielony i czerwony przelatują nad trybunami; to bracia LWD-owscy „Junak“ i „Zuch“ przedstawiają się publiczności. Za nimi znana sylwetka RWD-13. Wyścigi samolotów polskiej konstrukcji. Właściwie walka rozegrała się jedynie pomiędzy „Junakiem“ i „Zuchem“, gdyż RWD, „Żaki“ i „Szpaki“ pozostały daleko w tyle. Pierwsze miejsce zajął bezwzględnie czerwony „Zuch“ ze swym 160-konnym silnikiem Walter Minor, pomimo że sprawność śmigła jego wynosi na razie zaledwie 0,7. „Junak“ nie wiele pozostał w tyle, chociaż wyposażony jest tylko w 125-konny silnik M-11, ujęty w pięknie oprofilowane owiewki. Najciekawsze próby jeszcze przed nami. Pilot-oblatywacz LWD — Szymański pokazuje, co „Zuch“ potrafi. Nadlatuje na małej wysokości, około 20 m i wyrywa w niebo świecą, aż się oczy śmieją do wesołej, czerwonej maszynki. Następuje ślizg na głowę, wyrównanie, powolna beczka, ponownie nabiera szybkości, wiąże pętlę. Jeszcze parę figur i pięknym zawrotem „Zuch“ wycofuje się, by dać pole „Junakowi“. „Junaka“ pilotuje LOT-owski pilot Gedymin. Akrobacje wykonuje nieco wyżej, niż „Zuch“. Tym razem na repertuar składają się pętle, przewroty, beczki i wspaniałe zawroty. Obydwa samoloty się popisały. Któremu przyznać pierwszeństwo — trudno orzec. Ja jednak ośmielę się stwierdzić, że gdybym chciał zareklamować samolot, to wsadziłbym doń Szymańskiego.

* * *

Jeszcze parę wyrazów uznania i współczucia trzeba wyrazić pilotom Aeroklubu Warszawskiego, pod przewodnictwem ob. Sidorowicza, pilotującym dziewiątkę Piperów. Uznania za naprawdę wysoką klasę pilotażu we wszystkich szykach, współczucia, że złośliwy los kazał im borykać się z silnym, porywistym, czołowym wiatrem, właśnie na lekkich i powolnych Piper'ach.

* * *

Trzy poczciwe „Po-2“, tym razem niosąc biało-czerwone flagi, rozpoczęły część wojskową popisów. Lecz nie myślcie sobie, że „brodaty“ (naturalnie ze względu na wiek i powagę) „kukuruźniak“, to byle dziadzio. O, nie! Przekonał nas o tym ppor. pilot Laszkiewicz. Wywindował się na półtora tysiąca metrów i dalej kręcić! Wszystkie figury wyższego pilotażu: zwroty, pętle, ślizgi, za wyjątkiem jednego chyba korkociągu, którego ta poczciwa maszyna nie lubi — wykonał w sposób mistrzowski.

Nie dały się zawstydzić i UT-2. Czy widzicie środkową z tych trzech maszyn? Przypatrzcie się dobrze! Czym się ona różni? Pilotuje ją por. Irka! — grzmi głośnik. Por. Irena Sosnowska, pilot-instruktor Oficerskiej Szkoły Lotniczej, sama będąc wychowankiem szkół lotniczych Odrodzonego Wojska Polskiego dała nam lekcję akrobacji lotniczej. Trzy zwinne „utki“ nadleciały nad lotnisko, rozluźniły szyki i od razu — mach! beczką przez skrzydło, jakby się turlały po niebie, czmych pętlę — wszystkie trzy równo, jakby były sznurem powiązane. A po tym wywrót i znów pętlę, i szybką beczkę, i dalej. Wnet jednak wyrównały w kolumnie i dalej kręcić „karuzelę“ w prawo — całkiem, rzekłbyś, że ktoś je przywiązał do niewidzialnej osi. A teraz na odmianę w lewo. Już lecą kolumną, by tym razem utworzyć koło w pionie — równiutkie, prawidłowe koło, jakbyś je cyrklem zakreślił. Na pożegnanie por. Irka prowadzi swych partnerów na 50 m nad widzami i zgrabną beczką żegna dwieście tysięcy adoratorów.

* * *

Nadlatują dwie czwórki „Iłów“, znanych powszechnie jako legendarna „Czarna śmierć“. Wyją potężne silniki. „Iły“ ustawiają się w „krąg śmierci“ i nurkują na „przeciwnika“ markując obstrzał z kaemów i bombardowanie. Mogą spokojnie niszczyć przeciwnika; nad nimi patrolują cztery zwinne „Jaki“.

* * *

„Jak“ ppłk. Gaszyna, starego wychowawcy naszych pilotów wojskowych, pokazywał cuda. Zjawił się lotem koszącym na wysokości może 10 m nad ziemią, wykonał zawrót, serię beczek i uuuit!! znurkował do wysokości trybun. Stąd w ciągłych beczkach wyśrubował się w niebo. Znowu zawroty, lot na plecach i nurkowanie, aż za sterami ciągną się smugi kondensacyjne. Mówcie sobie co chcecie, lecz wierny „Jak“ i dobry pilot, to niezawodna para.

* * *

Jeszcze raz skok ze spadochronem? Zaczęło się całkiem zwykle. Ppor Dula wyskoczył z „Po-2“. Całkiem normalnie, nie lepiej, nie gorzej niż nasze dwie panny Danusia i Wanda na początku. Wtem wszystkim dech zaparło w piersi. Spadochron został, a skoczek spada dalej. 800, 600, 400, 300 m. Wszyscy śledzą z napięciem. Jest. Wykwita biały bukiet drugiego spadochronu, a po chwili i trzeciego. W ostatniej chwili podmuch wiatru płata naszemu bohaterowi figla: ląduje tuż za, zamiast przed trybuną. Wśród rzęsistych oklasków ppor. Dula melduje się Marszałkowi po swoim 103 skoku.

* * *

Nie zdołam opisać wszystkiego. Defilowały jeszcze samoloty transportowe, TPŻ wręczało lotnikom biblioteczki, grano nowy hymn lotników, odznaczono orderami kompozytorów, występowali artyści Domu Wojska Polskiego, była zabawa ludowa, taka prawdziwa, uśmiechnięta od ucha do ucha.

Pytałem widzów — byli ze Święta zadowoleni. To zresztą czułem ja też. Silne budujemy lotnictwo, zdrowe i czynne. Lotnictwo związane z narodem. Lotnictwo w służbie pokoju!

Objaśnienie zdjęć na str. 462—463.

Zdjęcia na środkowych stronach dają nam obraz Święta Lotnictwa na Okęciu. Minister Obrony Narodowej, Marszałek Michał Żymierski w towarzystwie Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. Aleksandra Romeyko rozpoczął uroczystości promocją absolwentów OSL (zdjęcia skrajne: lewe i prawe górne).

W lewym dolnym rogu — jeden z najmłodszych członków LL z zaciekawieniem przygląda się defiladzie z bardzo wygodnej trybuny na ręku swej mamusi. Za chwilę zobaczy też w powietrzu dzielne spadochroniarki LL, które na zdjęciu powyżej siedzą jeszcze na ziemi, oczekując swojej kolejki.

Na środkowym zdjęciu u góry Felicjan Gadomski zapuszcza swój silnik odrzutowy. Jakkolwiek jest on wbudowany tylko do modelu, to ryk jego zwycięsko może konkurować nawet z dużym Iłem, który widzimy obok. A teraz, uwaga szybownicy: Junak SP Hołozubiec (siedzi w Salamandrze na środkowym zdjęciu z prawa), pokaże jak należy latać, a instruktor Piotr Mynarski (poniżej z lewa) — jak nie należy latać na szybowcu. „ABC“, na którym leci ten ostatni właśnie, podchodzi samoczynnie do lądowania. Widoczne wyciągnięte ręce i nogi pilota.

Pozostałe zdjęcia pokazują nam wystawę modelarską i puchar, zdobyty przez naszą ekipę w Czechosłowacji.

O WYTRZYMAŁOŚCI MODELARZA I MODELU

inż. DZIULAK TADEUSZ
Adiunkt Politechniki Śląskiej

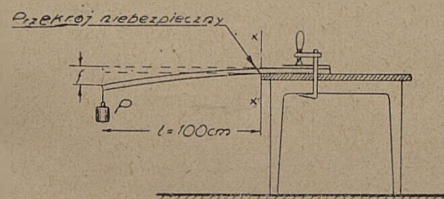
Na ostatnich Eliminacyjnych Zawodach Modeli Latających w Gliwicach byłem świadkiem katastrofy lotniczej i to katastrofy klasycznej. Duży model szybowca o rozpiętości 3 m w czasie startu na holu w pewnej chwili złożył skrzydła w powietrzu uwalniając tym samym kadłub, który w myśl prawa o powszechnym ciążeniu wylądował nie bardzo łagodnie tuż obok stolika sędziowskiego. O właścicielu tego szybowca modelarzu Rawiczu z Gliwic można tylko powiedzieć, że ma zdrowe nerwy i humor. Są to zresztą bardzo ważne zalety u modelarza. Ale wracamy do tej katastrofy. Jaki był jej powód? Czy może zły start z holu? Nie.

Model ten o pięknych kształtach, ładnie wykonany, powinien był dobrze latać, gdyby nie jedno „ale". Mówiąc popularnie, był za słaby; zresztą sam właściciel przyznał, że „skrzydła nie wytrzymały, no i poszedł". Wszyscy ci, którzy projektują modele, dbają bardzo o to, aby model miał ładne kształty, aby był pięknie polakierowany i aby znaki jego były jak najbardziej tajemnicze (jak Ala, Cyranka, Zośka itp.), ale zapominają często o jednej rzeczy: o *wytrzymałości* tego modelu. Co to jest wytrzymałość? Określamy ją całkiem prosto: jest to zdolność przeciwstawiania się materiału wszelkim siłom zewnętrznym. W „małym", jak zresztą i w „dużym lotnictwie" problem wytrzymałości jest bardzo ważny. Ileż to razy model narażony jest na silne uderzenie o ziemię lub też na porywiste uderzenia wiatru zanim zacznie wreszcie „po ludzku" latać. Nic nie pomagają wtedy krzyki zawodnika, który nie zawsze „nerwowo wytrzymuje" będąc świadkiem, jak model jego wyprawia dzikie harce w powietrzu, aby w pewnym momencie ulec rozkładowi na czynniki pierwsze (czytaj: poszczególne wręgi, beleczki, strzępki papieru itp. artykuły modelarskie).

W poprzednim zdaniu „wymknęło" mi się słowo *moment*. I dobrze się stało, gdyż wszystkiemu jest winien właśnie moment. Nie chodzi w tym wypadku o moment określający krótką chwilę czasu (co jest rzeczą całkowicie względną), ale o tzw. *moment siły*, od którego wielkości zależy, czy materiał wytrzyma obciążenie. Zapamiętajcie dobrze, że przez moment w mechanice rozumiemy iloczyn siły i ramienia, na którym ta siła działa. Oznaczając przez P siłę zewnętrzną liczoną w kilogramach, zaś przez l odległość tej siły od miejsca utwierdzenia (ramię siły), liczone np. w centymetrach, otrzymamy najprostszy, a jednak bardzo ważny wzór na moment:

$$M = P \cdot l \ [kgcm] \quad \ldots (1)$$

Jak łatwo się domyśleć, ze wzrostem ramienia, przy tej samej sile P wzrasta również moment. Zrobimy teraz parę ciekawych i pouczających doświadczeń. Do stołu przytwierdzamy jednym końcem belkę drewnianą o dowolnym przekroju i długości. Na wolnym końcu belki (rys. 1) wieszamy ciężarek np. 20 dkg. Pod wpływem obciążenia siłą P = 20 dkg = 0,2 kg, działającą na ramieniu l, koniec belki ugnie się o wielkość f [cm]. Jest to typowy przykład zginania, zaś moment, który to zginanie wywołuje, nazywa się *momentem zginającym*. Właśnie z tego rodzaju obciążeniem, tzn. ze zginaniem, mamy najczęściej do czynienia w modelarstwie. Oczywiście, że ci, którzy o tym nie wiedzą, mają albo przysłowiowe szczęście, albo też konstruują swoje modele za ciężko, to znaczy przewymiarowują poszczególne elementy konstrukcyjne.



Rys. 1.

Ale wróćmy do poprzedniego doświadczenia. Moment zginający wyniesie w tym wypadku M = P · l = 0,2 · 100 = 20 [kgcm] (kilogramocentymetrów). Gdybyśmy zwiększali stopniowo obciążenie wieszając coraz to większe ciężarki, to przy pewnym obciążeniu belka pęknie i to w tym miejscu, w którym jest przytwierdzona do stołu. Wynika z tego jasno, że w miejscu utwierdzenia moment zginający jest największy. Przekrój belki leżący w pobliżu podparcia nazywa się *przekrojem niebezpiecznym* (x — x, rys. 1). W miejscu gdzie wiszą ciężarki moment jest równy zero.

Przypuszczam, że doświadczenie to choć troszkę Was zaciekawiło, więc możemy jechać dalej. Postarajmy się wytłumaczyć sobie, dlaczego beleczka pękła?

Na pewno wielu z Was odpowie: nad czym tu myśleć, pękła i basta. Przekonam Was jednak za chwilę, że nie jest to takie proste (jak np. beleczka przed obciążeniem). Jeżelibyśmy oglądnęli kawałeczek tej beleczki pod mikroskopem, to przekonamy się, że sam materiał składa się z wielkiej ilości równoległych włókien zespolonych ze sobą ściśle i tworzących istotę materiału. Pręt metalowy składa się natomiast z nieskończonej ilości bardzo małych cząsteczek, czyli kryształków ułożonych bardzo blisko siebie, tak że oglądany gołym okiem wygląda jak materiał zupełnie jednolity. Poszczególne cząsteczki czy też włókna (w wypadku drewna) trzymają się silnie razem, ponieważ działa na nie wewnętrzna siła międzycząsteczkowa, zwana siłą molekularną. Im bliżej siebie leżą te cząsteczki, tym siły te są większe. Możemy się o tym przekonać kładąc na siebie dwie metalowe płytki idealnie gładkie i oszlifowane. Płytki te zachowują się tak, jakby były sklejone razem. Trzeba użyć pewnej siły, aby je od siebie oddzielić. Zupełnie podobnie dzieje się wewnątrz materiału. Jeżeli będziemy działać na materiał jakąś siłą lub momentem zewnętrznym (w naszym przykładzie momentem równym M = 20 kgcm) to spowodujemy rozsunięcie się od siebie tych drobnych cząsteczek materiału. Innymi słowy siła nasza 20 dkg. rozłożona na poszczególne siły składowe, będzie działać przeciw wewnętrznym siłom molekularnym.

W tym miejscu odwołujemy się do fizyki i przypominamy sobie, że każde takie działanie wywołuje przeciwnie skierowane przeciwdziałanie (siły reakcyjne występujące wewnątrz materiału). Poszczególne cząstki materiału zespolone ze sobą będą się gwałtownie sprzeciwiać ich rozerwaniu względnie oddaleniu. To tak jakbyśmy rozciągali w rękach nitkę gumową. Guma jest uparta i nie chce się na zawołanie rozciągnąć — przeciwstawia się nawet energicznie tym próbom. To przeciwstawianie, czyli właśnie te siły wewnętrzne, doskonale odczuwamy w palcach. Kto nie wierzy niech pociągnie aż do skutku, to znaczy aż do momentu, w którym okaże się, że guma „straciła cierpliwość" i pękła. Zaznaczam tylko, że jest to już mniej przyjemne doświadczenie.

Przeciwdziałanie istniejące wewnątrz obciążonego materiału, liczone na 1 cm^2 powierzchni, nazywa się *naprężeniem wewnętrznym*. Oznaczamy je literą grecką σ (sigma) co w tym czcigodnym języku oznacza literę s. Ponieważ siłę wewnętrzną, tak jak każdą siłę mierzymy w kilogramach, zaś powierzchnię w centymetrach kwadratowych, a więc naprężenie wewnętrzne σ wyrazi się w kg/cm^2 (w kilogramach na centymetr kwadratowy). Teraz już łatwo dojdziemy do bardzo ważnego twierdzenia, mianowicie, że naprężenie wewnętrzne σ wywołane siłami zewnętrznymi zależy od rodzaju materiału. Po prostu jeden materiał „wytrzyma" więcej niż drugi. Widzicie, że nazwa „wytrzymałość materiałów" jest całkiem uzasadniona. To naprężenie, przy którym nastąpi pęknięcie lub wyrwanie materiałów, nazywa się *naprężeniem zrywającym*—oznaczamy je przez σ. Oczywiście, że nie powinniśmy dopuścić do tego, aby w locie modelu występowały te niebezpieczne naprężenia zrywające, mogące być powodem rozproszkowania modelu.

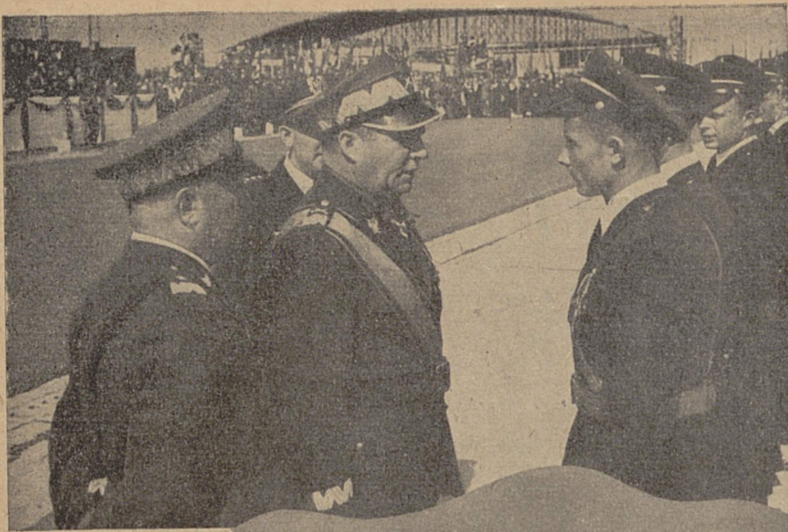
Was, modelarzy, interesuje co innego: chcecie wiedzieć ile wynosi *naprężenie dopuszczalne* σ_{dop} tj. naprężenie, przy którym materiał lekko się ugnie, ale zachowa się jeszcze przyzwoicie, tzn. nie pęknie. Musimy znać wielkości naprężeń dopuszczalnych dla poszczególnych materiałów. Będziemy wtedy mieć pewność, że nic nie „nawali". Tabelka Nr 1 ułożona na podstawie badań laboratoryjnych podaje przybliżone wielkości naprężeń dopuszczalnych dla materiałów najczęściej stosowanych w budowie modeli.

Nazwa materiału	Ciężar właściwy γ [g/cm^3]	Naprężenia zrywające σ_z [kg/cm^2]	Naprężenia dopuszcz. σ_{dop} [kg/cm^2]
Sosna	0,55	650	65
Świerk	0,50	450	60
Lipa	0,48	470	40
Bambus	0,9	1800	150
Balsa	0,15	50	4
(blacha) Aluminium	2,7	1400	1000
(blacha) Duralumin	2,8	4000	2800
Stal chromoniklowa	7,85	10000	4500

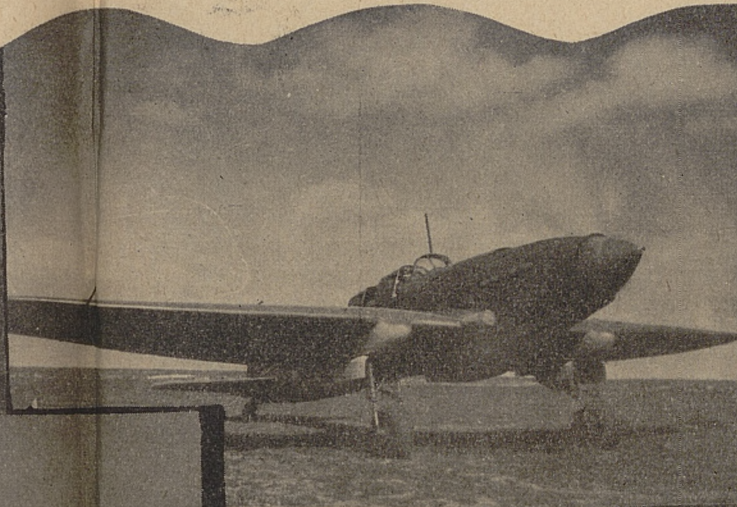
Tabelka I

(d. c. n.)

ŚWIĘTO LOTNICTWA





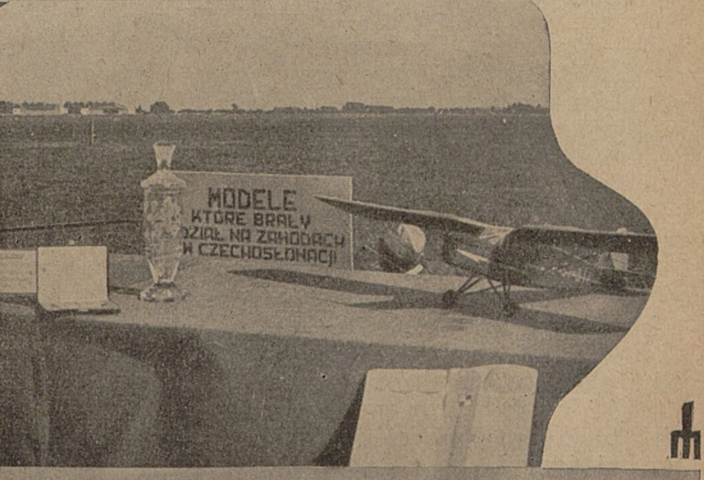




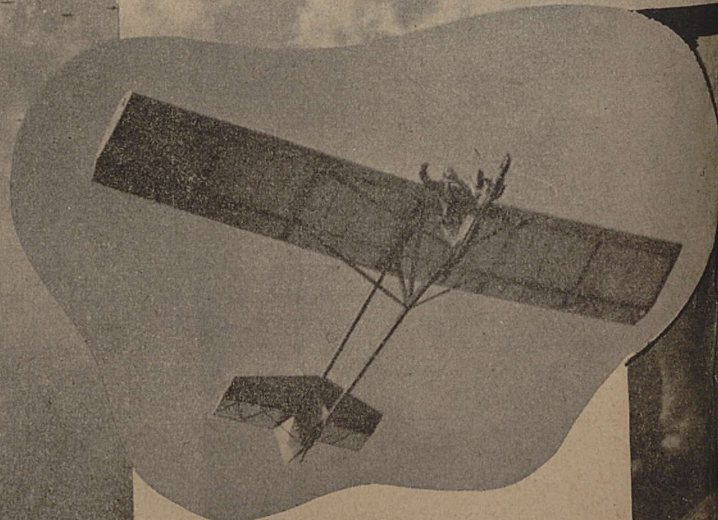










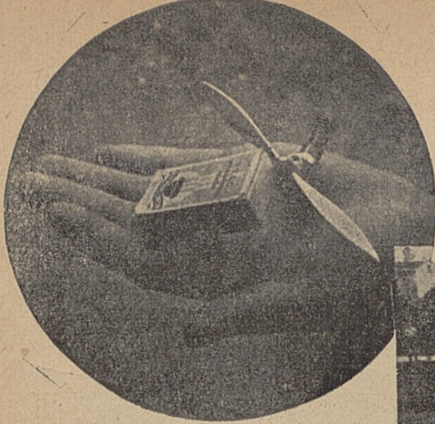


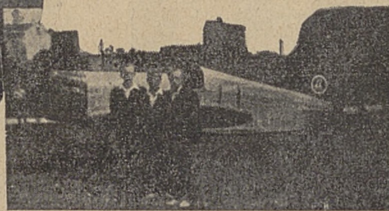




WARSZAWA 1948

Foto: A. F. Kaczkowski, W. A. F. Windholz.





Kurs instruktorów Małego Lotnictwa

PAWEŁ ELSZTEIN, ppor.

Jeżelibym zatytułował ten reportażyk „Pierwszy kurs instruktorów" itd., to Redaktor „Skrzydeł i Motoru" zaśmiałby się wesoło, bo przecież pierwszy kurs instruktorski odbył się dwadzieścia lat temu w 1926 r. (o, jak ten czas leci!). Wszystko jednak będzie w porządku jeżeli dodam, że pierwszy po wojnie kurs instruktorów małego lotnictwa odbył się w Warszawie w dniach od 1 do 31 sierpnia br.

Dla podkreślenia wielkiego znaczenia tego kursu podaje kolejno nazwiska uczestników, a więc:

Bruździński Marian — Włocławek, Górski Stanisław — Rzeszów, Kijowski Antoni — Kraków, Skulski Kazimierz — Zabrze, Borzęcki Mirosław — Warszawa, Zawal Henryk — Poznań, Węgrzyn Bogdan — Żyrardów, Szapowałow Jerzy — Gdańsk, Laszczka Zdzisław — Warszawa, Schier Wiesław — Siedlce, Szparkowska Irena — Włocławek, Szwelicki Stanisław — Ostrołęka, Kubiak Feliks — Warszawa, Karaban Teodor — Poznań.

Jak widać towarzystwo zebrało się prawie z całej Polski. Ich trzynastu i ona jedna! Koleżankę Szparkowską chcieli koniecznie wszyscy przekrzyczeć, ale sie nie udało i bedzie uczyła budowy modeli najmłodszych włocławian.

Włocławek na tym kursie jest dobrze obsadzony i zasłynął już w świecie nie tylko ze znanej cykorii (tylko bez dowcipów, proszę kolegów), ale i z trójki lotników z prawdziwego zdarzenia. Jeden z nich to kolega Bruździński Marian, który wespół z braćmi swymi Cześkiem i Wieśkiem Lewandowskimi zbudował samolot. Teraz po kursie Marian pewnie inaczej wyobraża sobie budowę samolotów. Samolot, który widzimy na zdjęciu nie latał, ale zrobił wielką propagandę lotnictwu i Lidze Lotniczej (patrz znaki). W uznaniu zasług na tym polu jeden z twórców „myśliwca z Włocławka" został skierowany na kurs. Liga ocenia każdą solidną robote i umie ją wynagrodzić. „Samolot" miał rozpiętość 7,6 m, długość 5,9 m i 1,6 m wysokości, a silnik 20 KM ze starego Fiata. Dane te wyrecytował jednym tchem jeden z konstruktorów, a ja zapisałem.

Wróćmy jednak do samego kursu. Wydano sto tysięcy złotych, spożyto ponad milion kalorii, zbudowano czterdzieści modeli różnego „kalibru".

Sensacji dużo na kursie nie było, ale co tu mówić: Górski buduje coraz to lepsze silniki i chodzą one — przepraszam „hulają" jak mówi Staszek — pierwszorzędnie.

Z tym Górskim to cała historia, bo wszystko zaczęło się na Ogólnopolskich w 1946 roku. Zobaczył pierwszy raz w życiu silnik dieslowski na modelu, a że był akurat w wojsku w orkiestrze, więc w czasie parad i marszów obmyślał, jak tu zrobić coś takiego. Myślał, myślał, aż po zmyleniu taktów całej orkiestrze wpadła mu do głowy genialna myśl: został modelarzem.

Mechanikę kocha, jak żołnierz swój karabin, i w Rzeszowie sporo naprosił się różnych majstrów, żeby „fuchę" przepuścili — nowy cylinder czy tłok do nowego silnika...

Na kursie Górski chciał pobić wszystkie rekordy skomplikowanych konstrukcji. Zbudował model na uwięzi o układzie kaczki z chowanym, trójkołowym podwoziem. Zadanie to wypełnił naprawdę na piątkę, bo podwozie chowa się po starcie i otwiera przed lądowaniem. Wnętrze „kaczki" to istna plątanina rurek, tłoczków, trybików i pompek. Tak mi sie w głowie zakręciło, że nawet opisać tego nie potrafię.

Przeczuwałem w Poznaniu, że ze Staszka będą ludzie. W tym miejscu malutka prośba do Państwowych Zakładów w Rzeszowie: Dajcie tam inżynierowie i dyrektorzy pokręcić sie Staszkowi przy tokarni, niech dłubie, bo to przecież dla dobra lotnictwa polskiego, a chłopak pali się do roboty. Choćby za wykonanie tej „kaczki" należy mu się od Was nagroda.

Fachowcy od wyszkolenia w małym lotnictwie twierdzili, zresztą zupełnie słusznie, że kurs ten był próbą sprawności i należał do „morderczych" pod względem ilości godzin wykładowych i zajęć praktycznych. Obok zajęć fachowych wprowadzono godziny z „Wiadomości o Polsce Współczesnej".

W pierwszym starcie organizatorzy wzięli zbyt duży gaz i trochę zatkali uczestników stawianymi wymaganiami. Jednak wszyscy przeszli i skończyli kurs ku zadowoleniu Ligi Lotniczej i własnemu.

* * *

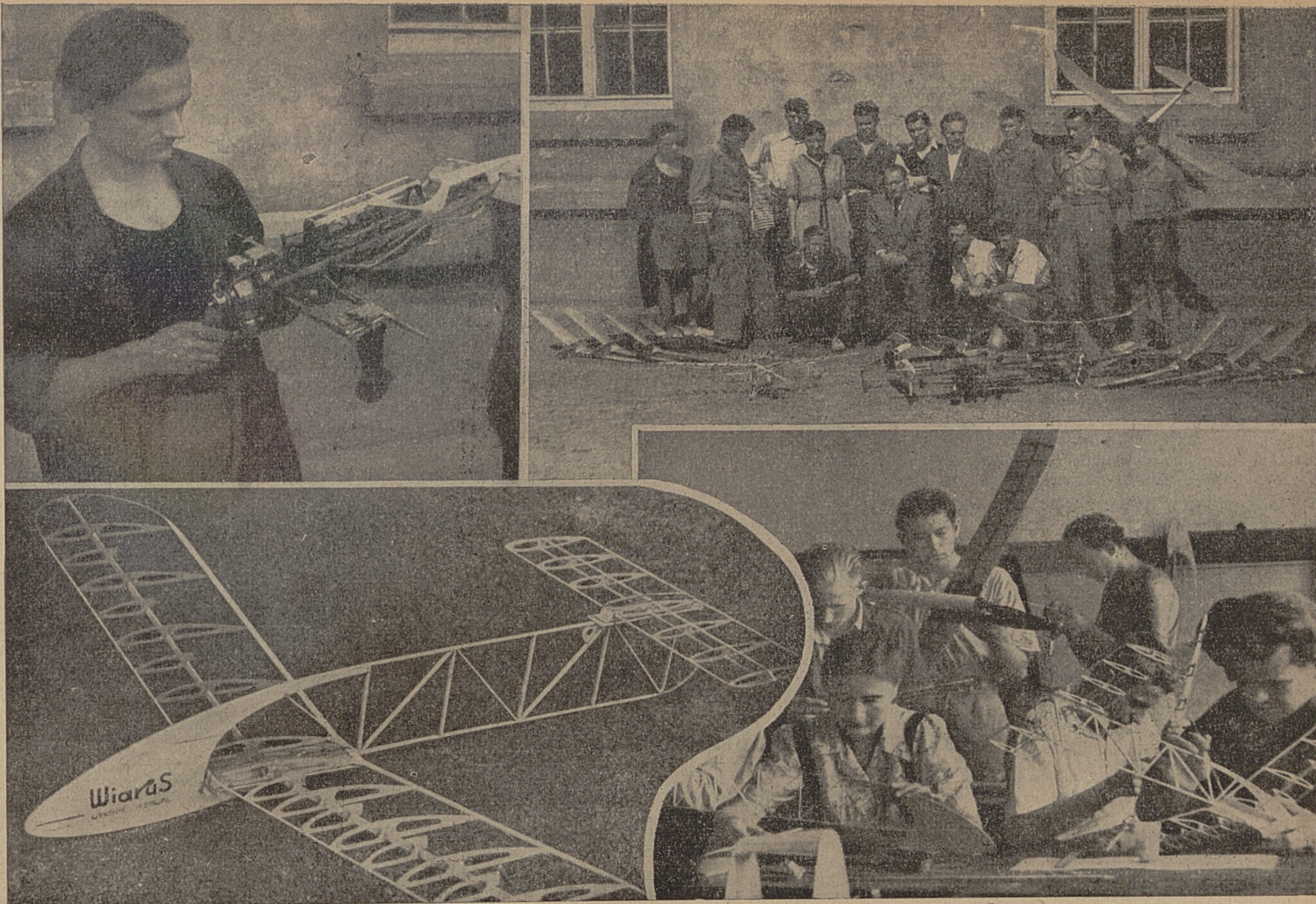
Ilekroć odwiedzałem pracownie Liceum Lotniczego na Hożej, zawsze wzrok mój natrafiał na Jaka Nr 1189 por. Chromego. Resztki tego samolotu, jednego z piętnastu pierwszych maszyn ofiarowanych przez ZSRR pułkowi „Warszawa", samolotu, na którym wykonano 70 lotów bojowych. Zaszczytne to szczątki te kawałki stateczników i kadłub. Coś mi w sercu mówi, że miejsce tego samolotu — to Muzeum Lotnicze, a na razie bodaj Muzeum Wojska Polskiego.

Jak-1 por. Chromego, uczestnika walk o Berlin, wart jest tego.

* * *

Na kursie (według mojej obserwacji) najbardziej wyróżniali się — Górski, Zawal, Borzęcki, Karaban i Schier. To byli tacy, co im dnia i nocy mało do roboty.

Ogółem kurs był dobry, pomimo wielu zastrzeżeń instruktora Gryglickiego, który, jak każdy profesor, musi być zawsze z czegoś niezadowolony — ale po minie widziałem, że „szafa gra".



Górski Stanisław ze swoim modelem o chowanym podwoziu. Uczestnicy kursu z instruktorami: Jastrzębskim i Gryglickim. „Wiarus" — model szybowca konstrukcji Gryglickiego — wykonany przez uczestników kursu. W modelarni przy pracy.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Nie spuszczaj oka ze stoiska modelarzy na Święcie Lotnictwa— powiedział mi przed odjazdem na urlop stały autor „Kroniki małego lotnictwa". Wypełniłem dokładnie jego polecenie — ale też namęczyłem się okropnie. Nie mówię już o dojeździe i powrocie z Okęcia — bo, że było tłoczno, to właśnie dobrze — ale obserwować modele, a drugim okiem patrzeć na wspaniałe akrobacje, skoki itp. na lotnisku — nie należy do rzeczy łatwych. Jestem jednak niezmiernie dumny, że byłem świadkiem lotów, pierwszego chyba w Polsce, samolotu odrzutowego. Właściwie to zagalopowałem się — był to tylko model z silniczkiem odrzutowym konstrukcji Felicjana Gadomskiego.

Gwoli ścisłości zaznaczę, że Gadomski zademonstrował aż trzy silniczki odrzutowe: dwa z nich „chodziły" jak złoto — a trzeci miał leżeć na stoisku—ale w praktyce był wyrywany z rąk do rąk.

Drugim modelem, który zwracał uwagę „fachowców", była „kaczka" instruktora Górskiego z Rzeszowa. Kto nie widział, niech wierzy na słowo, że podwozie automatycznie chowa się po starcie, otwiera przed lądowaniem i to nie żadnymi sprężynkami, tylko normalnym oleo-pneumatycznym mechanizmem tak, jak w samolocie.

Jeżeli chodzi o elegancję wykonania, to rzucały się w oczy modele małżeństwa Deglerów z Poznania i instruktora Karabana.

ZMP jednolicie umundurowany w zielone koszule i czerwone krawaty, pod wodzą instruktora Zdzisława Gryglickiego, zademonstrował masowe starty modeli szybowców (rozpiętość jednego z nich wynosiła 3,5 m!), a modelarnia z Sosnowca (prof. Kubita) wystąpiła z trzema balonami papierowymi (największy o średnicy 5 m).

Co tu dużo gadać! Nasi modelarze mogą być naprawdę zadowoleni i dumni ze swego występu w czasie pokazów lotniczych na Okęciu w dniu 5 września br. Zrobili świetną propagandę i jeżeli modelarnie w jesieni nie pękną od natłoku — to będzie wina chyba złej informacji. Nie wystarcza pisać wielkimi literami: „Każdy chłopiec modelarzem!" Liga Lotnicza musi dokładniej powiadamiać: gdzie i kiedy. Wówczas skończy się utrapienie SiM-u z „Pocztą lotniczą" — która na te pytania musi wciąż i bez przerwy odpowiadać.

Był zupełny zmrok kiedy dobrnąłem do zatłoczonej „budy". Dopiero tam przypomniałem sobie, że przecież otrzymałem wyraźne polecenia przeprowadzenia wywiadu na temat wrażeń ze Święta Lotniczego.

Ponieważ sąsiadem moim był 15—16... miesięczny Kazio, wygodnie usadowiony na kolanach swej mamusi, a przecież zasadą naszego pisma jest „frontem do młodzieży", postanowiłem przeprowadzić wywiad właśnie z tym młodym człowiekiem.

— Jak Kaziowi podobało się tegoroczne święto? — zadałem pierwsze pytanie i w skupieniu pochyliłem się nad notesem, aby jak najwierniej zapisać odpowiedź.

Kazio zmarszczył brwi, pociągnął kilkakrotnie ze smoczka i wesoło oświadczył:

— Tia - tia - tia!

W języku Kazia znaczyło to:

— Pokazy były pierwsza klasa, bardzo ciekawe — tylko może trochę za długo trwały na moją wytrzymałość.

Zanotowałem skrupulatnie z takim znawstwem wypowiedzianą uwagę i zadałem następne pytanie:

— A co podobało się Kaziowi najbardziej?

Kazio zamyślił się chwilę, podrapał po łysej łepetynie i odpowiedział z powagą:

— Tia - tia - tia, tu przerwał na chwilę i dodał z mocą — tia, tia!

Uprzejma mamusia wyjaśniła mi, że w języku dorosłych ludzi znaczy to:

— Doskonałe były pokazy szybowcowe, mrożące krew w żyłach akrobacje myśliwców, świetne skoki z opóźnieniem na spadochronach — ale najbardziej chyba podobał mi się model odrzutowy Felusia Gadomskiego z Poznania no i to chowane podwozie Górskiego. Było to coś zupełnie nowego, a właśnie my młodzi powinniśmy iść przecież ciągle naprzód — a nie tylko poprzestawać na starych wzorach.

Ponieważ zauważyłem, że Kazio był zmęczony tymi głębokimi uwagami i zaczął znów ostro pociągać z butelki — podziękowałem uprzejmie, bo zrozumiałem, że wywiad niestety dobiegł już końca.

Zastępca

O ZLATEJ PRADZE ZŁOTYCH SERCACH I ZAWODACH MODELARSKICH

JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr

W dniach 27 sierpnia — 1 września br., w Czechosłowacji na Ogólnokrajowych Zawodach Modelarskich gościła ekipa przedstawicieli polskiego małego lotnictwa. Zawodników było czterech: Wosik, Wielgoszewski, Niestoj i Pelczarski. Szefostwo ekipy sprawował Naczelnik Wydziału Modelarskiego Ligi Lotniczej — Jerzy Hejduk, a ARP reprezentował piszący te słowa.

Gdybym chciał Wam opisać wszystkie nasze przygody w czasie pobytu za granicą, „wystarczyłby" mi jeden numer SiM-u. Jeśli miałbym zamiar dodać do tego wizerunek pięknej Pragi, trzeba byłoby dwu numerów. No, a gdybym wypełnił do końca swój dziennikarski obowiązek i napisał o wszystkich serdecznościach, jakie nas spotkały, przypuszczam, że zbrakłoby całego rocznika SiM-u. Z tego też względu wspomnę tylko o tych najciekawszych, najbardziej frapujących momentach.

Do Pragi przybyliśmy w piątek wieczorem i tego samego dnia po sytej, dobrej kolacji cała ekipa wymaszerowała na ulice miasta. Cudna, stara stolica Czechosłowacji powitała nas widokiem tonącego w neonach, światłach i wesołym gwarze Vaclawskiego Namesti. Powitała nas piękną panoramą miasta parków, starych kościołów, malowniczych pagórków i nowej, ludowej rzeczywistości Czechosłowacji. Od razu poczuliśmy się swojo i dobrze — już nie tylko przedstawiciele ARCS, ale całe miasto, ludzie spotkani na ulicy uśmiechali się do nas i wymieniali między sobą krótką uwagę: „Bracia Polacy!" To uczucie swojskości, domowego ciepła i braterskiej bliskości nie opuściło nas ani na chwilę do dnia wyjazdu z Czechosłowacji.

Sobotni ranek minął na rozpakowywaniu, przeglądaniu i montowaniu modeli. Po południu megafony wezwały nas na zbiórkę. Na lewym skrzydle długiego szeregu czechosłowackich zawodników stanęła polska ekipa w zielonych koszulach ZMP z orłami naszytymi na piersiach. — „Zawody zostały otwarte!"

Następuje szereg krótkich przemówień, a w każdym z nich serdeczne słowa: „bracia Polacy!" Gdy przychodzi kolej na nas, oprócz serdecznych pozdrowień pada jeszcze oświadczenie w imieniu LL: „W dowód szczerej przyjaźni Liga Lotnicza przekazuje modelarzom bratniej Czechosłowacji 100 kilogramów balsy..."

Oklaski i okrzyki, które towarzyszą ostatnim słowom mówiącego, świadczą nie tylko o podziękowaniu za dar. Świadczą przede wszystkim o tym, że obydwu naszych państw nic już nie dzieli, a wszystko łączy. Są świadectwem wielkiego słowiańskiego braterstwa.

Nie chcę chronologicznie opisywać przebiegu zawodów, mimo, że w czasie trwania ich było wiele nader ciekawych i dramatycznych momentów. Zbyt mało na to miejsca. Musimy jednak powiedzieć sobie wyraźnie, czym różniły się one od naszych i wyrobić sobie zdanie o ich jakości.

Teren — lotnisko cywilne w Kralupach był ze względów na właściwości termiczne i ukształtowanie wybrany dobrze. W ciągu całych zawodów „nosiło" i wyniki były naprawdę bardzo ładne. Pod względem organizacyjnym trudno byłoby cokowiek zarzucić.

Najciekawszą cechą charakterystyczną był paragraf regulaminu dotyczący punktowania modeli. Brano pod uwagę sumę logarytmów czasów trzech lotów. Oznaczało to w praktyce, że znacznie lepiej zrobić trzy loty po 2 minuty niż jeden 10-minutowy i dwa po 1 minucie. Organizatorom chodziło o wyeliminowanie czynnika przypadku, gdy zwycięzcą zostaje ten, którego model, czasem tylko dzięki dużej dozie szczęścia, dostanie się w komin i zrobi jeden duży czas.

Samą ideę takiej punktacji trzeba uznać za słuszną, jednak była ona może zbyt ostro wyrażona cyfrowo i czasem dawała przewagę modelom słabszym... No, ale to już bardzo trudny i długi problem, na temat którego wypowiedzą się bez wątpienia nasi kierownicy małego lotnictwa. Trzeba tylko podkreślić, że sam fakt wprowadzenia tej oryginalnej punktacji świadczy o tym, że w Czechosłowacji na tematy modelarskie myśli się zupełnie poważnie.

Wiem, że każdy z Was z niecierpliwością oczekuje podania rezultatów zawodów, że ciekawi jesteście miejsc zajętych przez naszych chłopców.

Ponieważ zawody były krajowe, startowaliśmy poza konkursem, dla porównania można jednak wstawić nazwiska naszych zawodników do tabeli wyników.

W kategorii A (szybowce), w grupie juniorów, młody, 16-letni Tadek Pelczarski stanął całkowicie na wysokości zadania. Wykonał 3 loty zdobywając 656,5 punktów i zajął V miejsce na 33 zawodników. Trzeba podkreślić, że trzeci start był nieudany i nieco zepsuł wynik, który mógłby mu dać III lokatę. Od siebie dodam, że był to przecież pierwszy wyjazd Pelczarskiego za granicę i osobiście uważam go za dobrze zapowiadającego się zawodnika. Przyszłość zależy od jego pracy.

Starty szybowców w grupie seniorów były dla nas znacznie bardziej sensacyjne, startowało 30 zawodników. Wielgoszewski zdobył V miejsce, Niestoj XV, a Wosik XII, ale...

Wosik zbudował swój szybowiec tuż przed wyjazdem. Model odbył pierwszy próbny start w Kralupach, a drugi jego lot był już lotem w ramach zawodów. Widocznie jednak konstruktor włożył weń dużo serca i po 24 minutach 12 sekundach straciliśmy model z oczu. Nie pomogła gonitwa autem — szybowiec przepadł.

Czesi podali natychmiast wiadomość do radia i w niedzielę Wosik startował o godzinie 11.57 po raz drugi. I po raz drugi po 32 minutach 33 sekundach model zniknął z pola widzenia sędziów. Chronometrarzysta goniący go na motocyklu zastopował czas 46 minut 13 sekund. Tym nie mniej trzeciego startu nie można już było wykonać i Wosikowi do zdobycia I miejsca zabrakło jednego, jedynego, minutowego lotu!

Bardzo dobrze wypadliśmy również w klasie modeli z silnikiem gumowym. Wosik zajął II miejsce różnicą zaledwie 2 punktów za Gustawem Buszkiem, a Niestoj VIII mając tylko dwa starty, gdyż model mu uciekł po 13 minutach 20 sekundach. Wystarczyłby trzeci start w czasie 2 min. 10 sek., by być na pierwszym miejscu.

W kategorii modeli z silnikiem spalinowym Czechosłowacy pokazali naprawdę wysoką klasę i dużo nam jeszcze brakuje do ich poziomu. Mimo to Niestoj zajął V miejsce na 35 startujących.

Reasumując wyniki trzeba stwierdzić, że Liga Lotnicza zrobiła bardzo dużo na polu modelarstwa i możemy pracując nieustannie nad sobą mierzyć swe siły na zawodach międzynarodowych. Nie należy tylko zapominać:

— o determalizatorach zapobiegających ucieczce modelu;

— o konieczności produkcji dużej serii silniczków modelarskich i pracy nad nimi;

— o tym, że wszyscy idą naprzód i to co dziś jest osiągnięciem, w roku przyszłym będzie już rzeczą codzienną.

Zawody w Czechosłowacji nauczyły nas wiele rzeczy na odcinku modelarstwa i organizacji, jednak bez wątpienia najwięcej nauczyły nas na odcinku zagadnień politycznych. Pokazały nam one jak bardzo bliskie i braterskie są nam narody Czechosłowcji, jak bardzo serdeczny jest ich stosunek do nas.

Mówiły nam o tym tysiące faktów: podarowane bezimiennie piękne kółka do modeli, serdeczny stosunek komisji sędziowskiej, zaproszenie naszej ekipy do Zlina, chęć pokazania i udostępnienia nam wszystkiego o czym tylko pomyśleliśmy, czy wreszcie widok Sekretarza Generalnego Aeroklubu Czechosłowacji, zdejmującego ze szczytu wysokiej akacji polski model.

Z całego serca przesyłamy życzenia przyjaciołom ze Złotej Pragi i Wasze lotnicze „Na Zdar!"

Do zobaczenia w przyszłym roku na Wszechsłowiańskich Zawodach Modeli Latających, które koniecznie należy zorganizować.

Zdjęcia obok.

Z lewej: Wszystko, jak zwykle zacząć należy od zdjęcia oficjalnego. Dwaj przedstawiciele — mjr Przymanowski — reprezentujący ARP i kpt. Kurka przedstawiciel Kom. Sport. ARCS i czechosłowackiego MON-u rozmawiają o polskim modelarstwie.

Obok: Władysław Niestoj wypuszcza model Pelczarskiego. Naturalnie i tu nie obeszło się bez asysty — na drugim planie fotoreporterzy w „klasycznej" postawie, gotowi do „strzału".

Po prawej przedstawia się nam czechosłowacka drużyna modelarska „Letna" (Letna — to dzielnica Pragi).

Poniżej z prawej: Kpt. Kurka chce poznać wszystkie tajniki polskich modeli.

W środku: „SP — M-M" Wielgoszewskiego nie wierzy w przesądy, i dał się sfotografować nawet przed startem.

Z prawej: Przygotowanie gumówki do startu wymaga jak wiadomo współudziału dwu ludzi. Podglądamy jak to robi Wosik z pomocą Niestoja.

U dołu z lewa: Komisja sportowa urzęduje przy stoliku. W fotelu mózg naszej wyprawy — naczelnik Hejduk. Pelczarski wprawdzie nie urzęduje w komisji, ale popija przy jej stoliku dobre piwo.

Z prawa: „Uwaga! Start!" Odnosi się to oczywiście nie do nas, a do modelu silnikowego Niestoja.

POLSCY MODELARZE



W PRADZE CZESKIEJ

mh

200% NORMY

Chcąc dowiedzieć się jak wyglądało tegoroczne Święto Lotnictwa w opinii tzw. szarego człowieka, udałem się na Bródno do swego przyjaciela, p. Konstantego Klapki.

— Nie mogie powiedzieć, w tem roku wyjątkowo uroczyście wszystko się odbyło— zaczął p. Klapka. Wszystko przez to, że ciągle do naszej stolicy jakieś odpowiedzialne zagraniczne facety przyjeżdżają, więc dozorcy zastrajkowali i flag z domów nie zdejmują. Oprawa, jak to się mówi, była odpowiedzialna. Szkoda tylko, że żadnego lotniska w środku miasta nie mamy.

— Ależ panie Kostku, to jest niemożliwe, byłaby masa wypadków.

— To tyż nie narzekam, ale inaczej pan byś gadał, gdyby panu przyszło z Targowej na plac Narutowicza ganiać, a z placu na Okęcie pół godziny tramwajem jechać w takim tłoku, że jak jedna paniusia westchnęła, to kilka osób ze stopni zleciało. Mój syn jechał wygodniej, bo się na dachu opalał. Gorzej, jak starsze facety zaczęli się na ten dach drapać. Wagon trzeszczał, jak wielkie nieszczęście, a myśmy tylko czekali, aż te czterdzieści osób nam na głowach wylądyje.

Ale nasi taksówkarze to 200 procent normy wyrobili. Po osiem sztuk do czteromiejscowego Opelka brali. Szkoda tylko, że na tem wyścigu pracy milicja się nie poznała i mandaty leciełiby jeden za drugim. Ale co było robić, jak sto tysięcy narodu ciągnęło Grójecką. Szczęście jeszcze, że trochę tych konwer... konserwatystów na Mokotów poszło z przyzwyczajenia.

Jeszcze jeden numer nie z tej ziemi panu opowiem. Milicjanci, wiadomo, porządek łubieją, więc ich kilku zatrzymało pięć składów „dwudziestki piątki". Tam na każdem wagonie po 50 osób na zderzakach, taranach i szybkach wisiało i po kilkanaście sztuk na dachu figurowało. Zaczęli ich ściągać, ale co zdejmą trzech, to sześciu się na ich miejsce pcha. Zabradziażenie ruchu ulicznego jak wielkie nieszczęście, samochody trąbią, dzieci w środku mdleją — Sodoma i Gomora. Skapowali się, że zamiast porządku bałagan niesamowity powstał, dali spokój i puścili wszystkich. Po mojemu, to trzeba by do następnego święta wszystkich milicjantów do Ligi Lotniczej zapisać, to będzie spokój.

— A co mi pan powie o samych pokazach?

— Panie, ja jestem stary praktyk, wszystko to nie raz widziałem, oprócz tego rakietowca. Pogoda w tem roku była odpowiedzialna, wszystko było ef-ef — szafa grała. Gorzej tylko, że wiatr był za silny i nasza lotnicza UNRR'a na tem ucierpiała. Patrzę ja, ukazały się Pajpry, ale jakoś nie mogły podlecieć bliżej. Przeleciał Zuch, przeleciał Junak, Szpaki, Żaki, a Pajpry ciągle daleko. Szły tak, jak pomoc z planu Marszala, tylko że wiatr trochę sfolgował, to Pajpry doleciały, ale za to czy z planu Marszala będzie choć trochę pożytku, to jabym dwóch groszy nie dał.

Żywo przyświadczyłem, a pan Klapka mówił dalej:

— Elektrownia też cośkolwiek niespołeczna jest. Ten głośnik, pod którym ja stałem, najsampierw na czkawkie zachorował, a później razem z innemi wysiadł zupełnie. Szczęście, że mój syn całemi dniami w modelarni siedzi, na ścianach u mnie zamiast obrazków modele wiszą, więc chłopak mnie informował co i jak. Ale mało jest takich, co jak „Sęp" nurkuje, to myślą, że to sztormowik?

I jeszcze jedno. Syn ma całe lotnictwo w małem palcu, ja też swoje ABC lotnicze posiadam, ale dopiero ten sprawozdawca, którego wieczorem przez radio produkowali, nauczył nas nowych wyrażeń. Dlaczego on mówił o „ładnym, dużym korkociągu", a zapomniał o „miłej, pękatej beczce", tego ja panu nie powiem. Albo słyszał pan kiedy o ranwersie?

— Ranwersie? Skądże znowu.

— Ja także samo nie, ale na własne uszy słyszałem z głośnika, że Kempówna ranwersem lądowała. Ale to jeszcze wszystko szczeniak. Zła krew mnie zalała dopiero w poniedziałek, kiedy przeczytałem w „Życiu Warszawy", że „pilot Młynarski w pewnym momencie puścił ster i wyjął nogi ze sprzęgieł. Rany Julek! Ja się tylko mocno dziwię, dlaczego on jeszcze nie przerzucił biegu, wyłączył starteru i nie dawał sygnałów klaksonem? Panie drogi, czy naprawdę w tych redakcjach jest tak źle, że nie ma już kto o lotnictwie pisać?

Rames



POCZTA LOTNICZA

Ob. LIZINIEWICZ EDMUND, *Płudy k. Warszawy*—Z 9 klasy szkoły podstawowej będziecie mogli pójść do liceum lotniczo-mechanicznego. Do PO „Służba Polsce" możecie zgłosić się w przyszłym roku ochotniczo. Cennik CSMM był zamieszczony w 28 (108) Nr SiM-u. Zamówiony numer wysłaliśmy.

Ob. LEŚNIAK Z., *Milanówek* — Radzimy uczęszczać do liceum matematyczno-fizycznego. Jeżeli chcecie wstąpić w przyszłości do OSL, musicie przejść wyszkolenie w pilotażu szybowcowym. Za życzenia dziękujemy.

Ob. PUKACZ RYSZARD, *Oświęcim - Osiedle* — W sprawie kursów spadochronowych informacji udzieli Wam Wojewódzki Okręg LL Kraków — ul. 1 Maja 6.

Ob. SAJKOWSKI B., *Warszawa* — Po-2 czyli „Kukuruźniaka" skonstruował radziecki konstruktor Polikarpow. W nowym roku szkolnym modelarstwo lotnicze będzie przedmiotem obowiązkowym w niektórych szkołach podstawowych. Cennik CSMM-u podawaliśmy. Kącika filatelistycznego na razie nie wprowadzimy. W numerze 9 „Skrzydlatej Polski" z br. znajdziecie artykuł o rekordach lotniczych. Dziękujemy za życzenia.

Ob. CHROMIK JERZY, *Kosztawy, pow. Pszczyna* — „Teoretyczny kurs szybowcowy" drukowany w SiM-ie można przerabiać zawsze. Na szkolenie praktyczne w tym roku jest już jednak za późno — musicie poczekać do następnego.

Ob. REJDYCH ADAM, *Myślachowice, pow. Chrzanów* — W sprawie opóźnienia w otrzymywaniu „SiM-u" interweniujcie na poczcie — wysyłamy punktualnie. Cennik CSMM był w numerze 28 (108) z br. Dziękujemy za słowa uznania.

„EUGENIUSZ Z REMBERTOWA" — Zwróćcie się do PLL „LOT".

Wielu szczerych miłośników lotnictwa napotyka na swojej lotniczej drodze przeszkodę zdawałoby się nie do pokonania, brak odpowiedniego wykształcenia. Dla chcącego nie ma jednak nic trudnego. Przeczytajcie poniższy komunikat.

GIMNAZJALNE KURSY KORESPONDENCYJNE ZMP

W związku z zjednoczeniem organizacji młodzieżowych zostały połączone Gimnazjalne Kursy Korespondencyjne byłych organizacji ZWM, ZMW „Wici" i OM TUR.

Dyrekcja Korespondencyjnego Gimnazjum i Liceum Ogólnokształcącego Związku Młodzieży Polskiej mieści się w Łodzi, Al. Kościuszki 45.

Warunki przyjęcia:

1. Ukończenie 16 lat
2. Świadectwo ukończenia 6 klas szkoły powszechnej
3. Uiszczenie opłaty za pierwszy kwartał.

Nauka w roku szkolnym 1948/49 rozpoczyna się od 1 października br. Zapisy przyjmuje się do 25 września br.

Szczegółowych informacji odnośnie nauczania udziela Dyrekcja Gimnazjum.

Do listu wysyłanego do Dyrekcji należy załączyć znaczek pocztowy na odpowiedź.

Na kursach ZMP możecie uzupełnić swoje wykształcenie. A więc do pracy!



Zawody modeli latających w Persji

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr **Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr**

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej, Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, wewn. 02. Adres Kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 1096 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa. ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. —B-62003